文章编号：2097—5899(2025)01—0063—06　　**中图分类号**：U297　　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097—5899.202405160001
引用格式：王霞. 呼和浩特局集团公司口岸铁路物流发展策略研究[J]. 铁路物流，2025，43(1)：63—68.
WANG Xia. Development Strategies of Railway Logistics at Ports in Hohhot Railway Bureau[J]. Railway Logistics，2025，43(1)：63—68.

呼和浩特局集团公司口岸铁路物流发展策略研究

王　霞

(中国铁路呼和浩特局集团有限公司 计划统计部，内蒙古 呼和浩特　010057)

摘　要：铁路口岸是国家和地区对外开放的重要窗口，呼和浩特局集团公司服务范围内边境口岸是贯彻“一带一路”倡议，加强中蒙俄经济协作的重要基础设施。结合国家及地区经济发展及基础设施规划，系统分析呼和浩特局集团公司服务范围内二连浩特、策克、甘其毛都、满都拉4个口岸的经营现状、发展规划及后方铁路通道适配性，提出实施扩能改造、做大做强大宗商品贸易、推进进口物资公铁联运等边境口岸铁路物流发展策略，以及加强路内组织领导、争取路外协作支持等边境口岸铁路物流发展保障措施，为边境口岸铁路物流发展提供参考。

关键词：铁路口岸；后方通道；物流规划；铁路规划；煤炭运输

0　引言

铁路口岸作为国家对外开放的门户与重要节点，也是推进“一带一路”建设的重要支撑。中蒙边境铁路口岸是持续扩大我国与蒙古国及“一带一路”沿线国家经贸合作的重要基础设施[1]，中蒙边境建成及规划铁路口岸主要集中在内蒙古自治区，与中国铁路呼和浩特局集团有限公司(以下简称“呼和浩特局集团公司”)相关的口岸包括二连浩特、策克、甘其毛都、满都拉4个口岸。随着煤炭、铁矿石、粮食等大宗物资贸易及中欧/中亚班列运输需求快速上升，为进一步发展地区经济、扩大对外开放，有必要系统性提升铁路口岸效能，加强铁路口岸与腹地联系，提升后方通道建设水平。为此，应从完善铁路口岸基础设施建设、合理划定铁路口岸分工、健全后方铁路通道等方面加强研究。

铁路边境口岸有助于实现国际经济协作，刘栩畅等[2]提出构建中蒙俄能矿产品深加工产业链条的构想，实现跨境经济协作；努思曼姑·玉素音等[3]以霍尔果斯口岸为例，证明提升沿边城市深加工水平有益于拉动固定资产投资、促进经济增长。铁路口岸通关能力是影响边境贸易的关键指标，闫祖东[4]结合咽喉道岔组通过能力等设备条件，分析二连浩特口岸通过能力存在的瓶颈，提出基础设施改扩建等优化建议；崔煜[5]、贾双营[6]结合中老铁路(昆明—万象)主要贸易货物品类及海关监管要求，提出推进出入境快速通关业务、加强境内境外铁路作业联动等建议。铁路口岸后方通道能力建设方面，李雨鸿[7]围绕中哈口岸后方兰新线(兰州—阿拉山口)、精霍线(精河—霍尔果斯)能力适配性开展分析，并提出扩能改造建议；吕岳[8]结合同江口岸大宗物资运输发展趋势，考虑地方运量增长对通道能力的占用，提出电气化改造、部分区段增建二线的扩能改造建议；马啸[9]、王炜[10]、穆振华[11]分别分析策克口岸、甘其毛都口岸后方铁路通道能力利用情况，结合研究年度运输需求提出增开预留站等方法提高运输能力。运输组织方面，Gamon等[12]结合东欧铁路跨境运输实际经验，提出跨境列车在信息传递、调度协调等方面的注意事项；郑琬钰等[13]提出进一步推进“一地两检”，依托中老铁路开发多式联运；郭鹏等[14]针对枢纽能力紧张等造成的违流对铁路局集团公司运输收益

收稿日期：2024-05-16
基金项目：中国国家铁路集团有限公司科技研究开发计划课题(J2023Z404，K2022X024)

的影响，提出铁路口岸后方通道车流径路优化建议；刘建军等[15]围绕既有跨境列车改编、集结时间长等问题，提出优化境外枢纽节点布局，鼓励企业积极利用境外货运枢纽、物流中心等配套资源等提高跨境列车运输组织效率。

随着“一带一路”倡议稳步实施，我国陆路口岸助力对外开放的重要性进一步提高。呼和浩特局集团公司服务范围内边境口岸主要承担大宗货物如煤炭、铜矿石及部分生活用品运输，运输距离长、货物质量大，适合组织铁路运输。因此，有必要结合对外开放发展趋势，分析边境口岸及后方通道通过能力，为发展铁路现代物流服务提供参考。

1　呼和浩特局集团公司口岸经营现状及发展规划

1.1　边境口岸经营现状

中蒙贸易主要通过陆路运输，我国主要向蒙古国出口电子产品、生活用品、蔬菜水果等，蒙古国主要向我国出口煤炭、铜精粉、铁矿石等矿产品。2022年，蒙古国煤炭出口3 168.6万t，其中出口我国2 977万t，占比为94%。受限于蒙古纵贯铁路(俄罗斯乌兰乌德经蒙古国乌兰巴托至我国乌兰察布铁路)运力紧张，蒙古国出口我国的煤炭在多数口岸选择公路运输，入境后部分经铁路运输至我国腹地。策克和甘其毛都口岸是我国进口蒙古国煤炭最多的口岸。其中，甘其毛都口岸以主焦煤为主，策克口岸以1/3焦煤为主。呼和浩特局集团公司服务范围内的4个口岸经营情况如下。

（1）二连浩特口岸，是中欧班列中通道的重要组成部分，承担中蒙、中俄及中欧之间的物资交流。二连浩特口岸主要通过蒙古纵贯铁路吸引沿线的煤矿、铁矿、铜矿、萤石矿、锌矿等资源，还可利用塔本陶勒盖—宗巴彦铁路吸引塔本陶勒盖煤矿、查干陶勒盖煤矿、查干苏布尔加铜矿等资源。2023年二连浩特口岸进出口货运量为1 901.2万t，中欧班列超3 000列。二连浩特口岸蒙古国一侧铁路为单线铁路，机车老化、车皮短缺问题严重影响了口岸的正常运营；二连浩特口岸中国一侧存在换轨能力不足、仓储能力不足等问题，难以满足口岸周边工业园区、物流园货物集散需求，后方通道集二线(集宁—二连)运力也已达到饱和状态，导致公路运输在通关货物运输中的占比较高。综上所述，二连浩特口岸是呼和浩特局集团公司管内重要的铁路口岸，但场站物流功能发挥不充分，基础设施水平有待提升。

（2）策克口岸，辐射那林苏海特煤矿，主要销售1/3焦煤，去向为内蒙古乌海和巴彦淖尔、山西、河北、河南、宁夏等省(区)。策克口岸中国一侧有天策线(天鹅湖西—策克)和嘉策线(嘉峪关—策克)；蒙古国一侧铁路已修建至口岸。受疫情及煤炭进口配额影响，2023年策克口岸进出口货运量为1 913.19万t。天策线、嘉策线为主要后方铁路通道。其中，天策线主要经临哈线(临河—哈密东)运输，嘉策线主要供应酒钢集团。由于蒙古国铁路建设相对滞后、公路技术条件较差，我国进出口货物需经公路运输至策克站装车，增加了作业成本，增量空间受限。

（3）甘其毛都口岸，靠近塔本陶勒盖煤矿、奥尤陶勒盖铜矿，是中蒙原煤贸易量最大的公路口岸。甘其毛都口岸中国一侧拥有国家能源投资集团有限责任公司(以下简称“国家能源集团”)甘泉线(甘其毛都—万水泉南)，是蒙古国塔本陶勒盖煤矿、奥尤陶勒盖铜金矿最便捷的出口通道。甘其毛都口岸设有加工园区、煤炭进口企业、海关监管场所等，仓储能力达到2 000万t。2023年甘其毛都口岸进口货运量达到3 785.67万t，主要进口货物为煤炭、铜精粉。其中，煤炭进口量超过3 300万t。甘其毛都口岸受限于蒙古国铁路建设滞后，尚不能实现主要矿区货物装车直达，公路短驳费用抬高综合运输成本，制约货运上量。

（4）满都拉口岸，货源吸引范围与二连浩特口岸、甘其毛都口岸存在一定交叉。满都拉口岸主要进口商品包括电煤、焦煤、铁矿石、无烟煤等，出口货物以机械设备、建材为主，2023年完成进出口货运量310万t，同比增长90%。满都拉口岸距离呼包鄂城市群较近，发展潜力大。现阶段受限于蒙古国公路、铁路技术条件不足，货运量较小，我国境内配套物流设施建设由此延期，制约货运量提升。

1.2　内蒙古自治区铁路口岸发展规划

《国家“十四五”口岸发展规划》(国函〔2021〕112号)、《内蒙古自治区“十四五”口岸发展规划》(内政办发〔2021〕84号)均提出“十四五”期间布局建设策克、甘其毛都铁路口岸，分别实现与蒙古国西伯库伦口岸、嘎顺苏海图口岸的铁路连通；满都拉口岸则仍定位为以蒙古国杭吉口岸周边煤炭、铁矿石等货物进口为主的公路口岸。口岸分类方面，二连浩特口岸为综合枢纽口岸，与蒙古国、俄罗斯及欧洲等国际市场衔接；策克、甘其毛都、满都拉为重点专业口岸，并打造千万吨级境外大宗矿产资源进口专用通道。

2　边境口岸后方铁路通道适配性分析

集二线为二连浩特口岸境内后方主要铁路通道，现为内燃铁路，集宁—贲红段为双线区段，贲红—二连段为单线区段。贲红—郭尔奔敖包段汇集二连浩特口岸进出口运量、郭查线(郭尔奔敖包—查干诺尔)南下运量，还承担锡二线(西里—海彦呼都格)东出运量，能力较为紧张。预计集二线复线电气化改造后通道能力将得到极大提升，能够满足通关需求。

策克口岸后方铁路通道包括酒钢集团嘉策线与国铁天策线。现状天策、临哈线均为单线内燃铁路，能力已饱和，需进行扩能改造。

甘其毛都口岸境内后方直接铁路通道为国家能源集团甘泉线；西金线(西小召—金泉南)为国铁线路，承接甘泉线下线经国铁运输的运量。2022年甘泉线发运量829.6万t，其中铜精粉47.9万t、煤炭781.7万t；西金铁路发运量390.1万t，其中煤炭375.2万t、焦炭14.9万t。目前2条铁路能力均有富余，短期内能够适应甘其毛都口岸进口运输需求，随着后期甘其毛都口岸进口量增长，甘泉线的甘其毛都—金泉段能力或将不足。

满都拉口岸后方铁路通道为包满线(包头西—满都拉)，为单线内燃铁路。包满线包头—白云鄂博段主要承担白云鄂博矿区供应包钢集团的铁矿石运输，白云鄂博—满都拉段自建成后能力长期富余。目前包满线承担铁矿石运量500万t左右，能力利用率约70%。在满都拉口岸与杭吉口岸实现铁路连通后，需对包满及包环线(包头东—昆都仑召)进行电气化改造以满足运输需求。呼和浩特局集团公司管内边境口岸后方铁路通道通过能力统计如表1所示。

3　边境口岸铁路物流发展策略

3.1　二连浩特口岸

(1) 实施扩能改造。一是构建多式联运物流基地。依托既有铁路场站宽轨铁路专用线规划建设多式联运物流园，推动建设保税监管场所，为公铁联运提供仓储物流、保税仓储、物流分拨等功能，提供国内国际多式联运组织和跨区域通关一体化服务。二是打造国际物流换装基地。在既有铁路场站南侧新建换装场，新增集装箱换装作业区及矿产品、煤炭、化肥、木材、纸浆等散堆装换装作业区，全面提升中欧班列换装能力及大宗商品换装能力。三是建设大宗商品物流基地。依托浩通物流园扩能改造，重点围绕大宗商品本地落地加工需求，分类建设铁矿石、萤石、液体化工等换装作业区，积极服务边境经济合作区落地加工需求，建设大宗商品物流基地。

(2) 做大做强大宗商品贸易。一是以大宗商品贸易为基础，积极扩大传统大宗商品进口规模，实施对外贸易倍增工程，深耕蒙俄贸易市场，保持铁矿石、铜矿粉、木材、粮食等传统商品进口规模。积极挖掘二连浩特—乌兰巴托—伊尔库兹克—莫斯科铁路沿线资源，扩大煤炭、矿产品(萤石)、化肥、纸浆等进口规模。二是积极联合全国性商品现货交易所，重点拓展煤炭、矿产品、畜产品等现货品种，探索建立大宗商品交易二连浩特分中心，推动大宗商品交易的跨境人民币结算及定价，探索建设“铁路运单—保税仓单—标准仓单”一体化服务平台，为境内外企业提供结算支付与贸易融资结合的全流程解决方案。

(3) 推进进口物资公铁联运。大力推进进口物资

表1　边境口岸后方铁路通道通过能力统计

Tab.1　Carrying capacity of rear passages of border railway ports

口岸	后方通道				
	区段	正线数目	牵引类型	牵引定数/t	平行运行图通过能力利用率/%
二连浩特	集二线贲红—二连浩特	单线	内燃	2 800	95.4
	集二线集宁—贲红	双线	内燃	2 800	36.3
	锡二线锡林浩特—西里	单线	内燃	4 000	75.1
策克	天策线临河—策克	单线	内燃	4 500/3 500	97.5
	嘉策线	单线	内燃	1 500/3 000	—
甘其毛都	甘泉线	单线	内燃	3 300/6 100　1 700/3 300	—
	西金线	单线	电力	5 000/2 000	37.7
满都拉	包满线	单线	内燃	2 200/800	69.1

注：“/”前后的数据分别为上行、下行方向列车牵引定数。

“公转铁”运输，目前二连浩特公路口岸发往东北方向的煤炭约80万t、发往赤峰及东北方向的铜锌矿石约30万t，适宜在二连浩特口岸站附近研究建设伊拉勒延物流园，承接二连浩特口岸站发往东北及赤峰方向的煤炭和铜锌矿石物流需求，在伊拉勒延物流园组织铁路发运。同时，建议推进“公转铁”政策的同时推进进口货物集装箱化，通过“散改集”缩减国际联运和公铁联运成本，提高联运效率。

3.2　策克口岸

（1）推进策克—西伯库伦口岸铁路建设。主动对接蒙古国铁路建设计划，积极推进策克—西伯库伦口岸跨境铁路建设，实现与蒙古国南向铁路连接，协调推进策克—那林苏海特跨境矿产品专用铁路建设。推进策克—西伯库伦口岸铁路中方一侧联检查验连接线、边检查验站场建设。联动煤化工产业布局，推进两进两出煤化工铁路专用线建设。

（2）推进发往包头、乌海等地的进口煤炭“公转铁”。根据策克口岸经济开发区规划，到2025年，策克口岸力争出入境车辆达到55万辆，进出口货物总量达到2 500万t以上。目前策克口岸进口煤炭主要发往乌海、宁夏、包头等地。临哈线扩能改造完成后，应借机积极推进策克口岸至乌海、宁夏、包头等地煤炭运输需求“公转铁”，并且加大敞顶箱供应，推进进口煤炭“散改集”，打通口岸境内铁路运输瓶颈，促进口岸进口货运量与铁路运量双增长。

3.3　甘其毛都口岸

（1）提升跨境口岸基础设施水平。加快中蒙跨境铁路连接线和多式联运换装场站等铁路物流基础设施建设，推进嘎舒苏海图—甘其毛都口岸跨境铁路接轨，打通塔本陶勒盖煤矿—甘其毛都铁路通道“最后一公里”。

（2）积极承接甘泉线下线货流疏运。充分利用国铁网覆盖优势，积极开拓甘其毛都口岸加工园区的货源需求，扩大供给范围，构建甘其毛都口岸与天津港、唐山港、钦州港等互联互通的进口矿产联运通道，辐射京津冀、山西、陕西的煤化工产业发展区；同时，利用包兰线—唐包线大能力下水通道优势，开展路港合作，加强园区产品至沿海港口的铁路班列产品供给，提升口岸加工园区产品外运服务能力，助力打造巴彦淖尔市进出口经贸增长极。

3.4　满都拉口岸

（1）协调推进满都拉至蒙古国跨境铁路建设。连接满都拉口岸的境外铁路宗巴彦—杭吉铁路设计运输能力2 000万t/a，2022年11月全线通车，与既有的包头—满都拉铁路仅相距约10 km；塔本陶勒盖煤矿—满都拉口岸的柏油公路设计运输能力800万t/a，蒙古国境内通往杭吉口岸运输能力合计将达到2 800万t/a。应尽快协调推进连接满都拉与杭吉口岸的铁路建设，打通满都拉口岸跨境铁路连接线，积极建设并申报满都拉铁路口岸，实现满都拉口岸由单一公路口岸向铁路口岸为主、公路口岸为辅的转变，把满都拉口岸打造成“一带一路”倡议和中蒙俄经济走廊上的重要节点、向北开放重要桥头堡的主要支点。

（2）推进满都拉口岸智能物流园区建设。响应《内蒙古自治区“十四五”口岸发展规划》（内政办发〔2021〕84号），依托满都拉口岸智能物流园区(二期)建设项目实施进度，加快完善铁路物流体系与多式联运体系建设，开展进口拼箱、整列分出、过境中转集拼等业务，推动铁路、公路多种运输方式高效衔接，打造连通蒙古国及呼包鄂乌城市群的仓储物流分拨中心和跨境货物集散地。

（3）用好九原物流基地保税物流中心。充分利用保税区“两头在外”的功能和口岸货运资源为货物快速集散提供便利条件，开展货物进出口、中转集运和国际联运快运等业务，并开行九原物流基地始发的中欧/中亚班列，加快货物在境内外的快速流动。

4　边境口岸铁路物流发展保障措施

4.1　加强路内组织领导

（1）提高技术作业环节标准化水平。持续组织开展日常作业组织写实计算，分析各作业环节实际作业时间与标准作业时间之间存在的差异。按照空重车、空重箱等类别分析问题产生原因并提出解决措施，压缩各环节技术作业时间。

（2）加强设施设备利用情况分析。围绕到发线、集装箱堆场、调车机车、轨道衡等设施设备能力利用情况，分析实际作业组织中存在的不足。例如，建立车辆段运用车间、口岸站扣修车信息传递联动机制，及时发送车辆检修通知单和车辆检修回送单，避免车辆上线后出现扣车现象，降低站内调车压力。

4.2　争取路外协作支持

（1）争取补贴优惠政策。积极争取和落实运输、仓储、流通加工、配送、质押、监管等物流服务中的补贴优惠政策。

（2）加强路内外企业协调。充分利用铁路口岸在物流链条中的关键基础性作用，推进与货源企业和社

会物流企业的战略联盟，推动经营模式创新，打造开放式设施平台，建立合理的清分制度，促进铁路深度嵌入进出口贸易全流程，降低公铁衔接环节组织成本。

（3）加强与政府部门协作。一是加强与海关部门协作，采取以视频检查为主、室外检查为辅的作业方式，协商明确边检作业查验时间标准，并结合通关需求适当调整海关工作时间，提高通关效率；二是协调蒙古国严格落实《中蒙国境铁路联合委员会会议议定书》规定的作业技术标准，避免因蒙古方作业延误影响中方铁路通过能力；三是配合实施我国与蒙古国跨境铁路建设规划，构建多方联动机制，尽快完成跨境铁路建设。

5　研究结论

（1）现阶段呼和浩特局集团公司管内主要口岸站及后方铁路通道部分存在能力紧张，且中蒙跨境铁路建成后，随着跨境运输需求增长，预计境内铁路能力存在一定紧张，有必要提升口岸及后方铁路通道能力。

（2）在二连浩特、策克、甘其毛都、满都拉4大口岸铁路基础设施建设基础上，加强口岸铁路物流功能配套，促进边贸经济发展，提升铁路物流增值收益。

（3）口岸通关能力及后方铁路通道能力的提升需要中蒙两国政府、路内外企业通力合作，呼和浩特局集团公司需持续发挥建设性作用，把握建设项目实施、协调机制主动权。

参考文献：

[1] 吴华稳．“一带一路”倡议下中蒙俄交通走廊建设探讨[J]. 综合运输，2023，45(2)：3-7.
WU Huawen. Discussion on the Belt and Road Initiative and the Transportation Corridor between China，Mongolia and Russia[J]. China Transportation Review，2023，45(2)：3-7.

[2] 刘栩畅，张一婷．中蒙俄能矿产业链合作研究：基于贸易竞争优势[J]. 北方经济，2023(3)：15-19.

[3] 努思曼姑·玉素音，阿力木江·吐斯依提，闫　妍．边境铁路口岸物流与腹地经济协调发展研究：以新疆霍尔果斯铁路口岸为例[J]. 物流工程与管理，2023，45(3)：10-13.

[4] 闫祖东．提升二连浩特铁路口岸站通过能力的对策[J]. 铁道货运，2023，41(9)：34-39.
YAN Zudong. Countermeasures for Improving Carrying Capacity of Erenhot Railway Port Station[J]. Railway Freight Transport，2023，41(9)：34-39.

[5] 崔　煜．中老铁路磨憨口岸站运输通行效率优化研究[J]. 铁道运输与经济，2022，44(11)：89-94.
CUI Yu. Research on Optimization of Transport and Traffic Efficiency at Mohan Port of China-Laos Railway[J]. Railway Transport and Economy，2022，44(11)：89-94.

[6] 贾双营．中老铁路运输能力影响因素分析及优化探讨[J]. 铁道货运，2023，41(7)：14-18.
JIA Shuangying. Influencing Factors and Optimization of Transport Capacity of China-Laos Railway[J]. Railway Freight Transport，2023，41(7)：14-18.

[7] 李雨鸿．中哈口岸后方铁路通道扩能综合研究[J]. 铁道运输与经济，2022，44(8)：14-21.
LI Yuhong. Comprehensive Study on the Capacity Expansion of Railway Passages Behind China-Kazakhstan Ports[J]. Railway Transport and Economy，2022，44(8)：14-21.

[8] 吕　岳．同江铁路口岸后方通道运输能力分析与扩能改造方案研究[J]. 铁道运输与经济，2022，44(5)：14-18，38.
LYU Yue. Research on the Transport Capacity of Rear Passage of Tongjiang Railway Port and Its Capacity Expansion and Upgrading Scheme[J]. Railway Transport and Economy，2022，44(5)：14-18，38.

[9] 马　啸．酒钢嘉北站咽喉通过能力分析研究[J]. 甘肃科技，2019，35(14)：68-69，105.
MA Xiao. Analysis and Research on Throat Passing Capacity of Jiabei Station of Jiugang[J]. Gansu Science and Technology，2019，35(14)：68-69，105.

[10] 王　炜．神华甘泉铁路的运输组织及能力分析[J]. 铁道运营技术，2012，18(2)：17-18，21.

[11] 穆振华．甘泉铁路区间通过能力研究[J]. 交通科技与经济，2015，17(2)：46-49，55.
MU Zhenhua. The Research of Ganquan Railway Interval through Capacity[J]. Technology & Economy in Areas of Communications，2015，17(2)：46-49，55.

[12] GAMON W，NARANJO GÓMEZ J M. Main Problems of Railway Cross-Border Transport between Poland，Germany and Czech Republic[J]. Sustainability，2019，11(18)：4900.

[13] 郑琬钰，何永兵．中老铁路国际联运货物运输优化对策探讨[J]. 铁道运输与经济，2022，44(11)：76-81.
ZHENG Wanyu，HE Yongbing. Optimization Strategy of International Intermodal Cargo Transportation of China-Laos Railway[J]. Railway Transport and Economy，2022，44(11)：76-81.

[14] 郭　鹏，王　勇，宿万祥．违流运输对西安局集团公司清算效益的影响分析[J]. 铁道经济研究，2019(3)：19-23.
GUO Peng，WANG Yong，SU Wanxiang. Analysis on the Influence of Illegal Transportation on the Liquidation Benefit of China Railway Xi'an Bureau Co.，Ltd[J]. Railway Economics Research，2019(3)：19-23.

[15] 刘建军，吕昌伟，许维高．中欧班列高质量发展面临的问题和对策研究[J]. 铁道经济研究，2023(2)：41-45.
LIU Jianjun，LYU Changwei，XU Weigao. Research on the Problems and Countermeasures Facing the High-Quality Development of China Railway Express[J]. Railway Economics Research，2023(2)：41-45.

（责任编辑：李丹丹）

Development Strategies of Railway Logistics at Ports in Hohhot Railway Group

WANG Xia

(Department of Planning and Statistics, China Railway Hohhot Group Co., Ltd., Hohhot 010057, Inner Mongolia, China)

Abstract: Railway ports serve as important windows for countries and regions to achieve opening up, and border ports within the service scope of Hohhot Railway Bureau are important infrastructures among China, Mongolia, and Russia. According to national and regional economic development and infrastructure planning, this paper systematically analyzed the operation status, development planning, and adaptability of rear railway passages of Erenhot, Ceke, Ganqimaodu, and Mandula ports within the service scope of Hohhot Railway Group, and it put forward the development strategies of railway logistics at border ports, such as implementing capacity expansion and transformation, expanding and strengthening bulk commodity trade, and promoting united transportation of imported materials by railways and highways, as well as safeguard measures for railway logistics development at border ports, including strengthening the organization and leadership in China and striving for cooperation and support from other countries, which provided a reference for the development of railway logistics at border ports.

Keywords: Railway Port; Rear Passage; Logistics Planning; Railway Planning; Coal Transportation